

(Datum)

.....  
Name, Vorname

.....  
Strasse, Hausnummer

.....  
PLZ, Ort

## **EINSCHREIBEN MIT RÜCKSCHEIN !**

An die  
Regierung von Oberbayern  
- Luftamt Südbayern -  
Maximilianstraße 39

80538 München

### **Einbeziehung der Startabbruchstrecken des Verkehrslandeplatzes Augsburg in die verfügbare Start-/ Landebahn**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

gegen den oben bezeichneten Antrag der Augsburger Flughafen Gesellschaft auf Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 in der Fassung von 2003 **erhebt der / erheben die** Unterzeichner (**, zugleich handelnd für seine / ihre minderjährigen Kinder .....**)

### **Einwendungen**

und **beantragt / beantragen**

### **Antragsabweisung.**

Gleichzeitig **beantrage ich / beantragen wir** die Zusendung der neuen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Augsburg sowie eine ausführliche Darstellung aller von Ihnen genehmigten oder geduldeten Änderungen und der möglichen Rechtsmittel.

## Begründung:

### A. Persönliche Betroffenheit:

**Der / Die** Unterzeichner **ist / sind** Mieter / Eigentümer von selbstgenutztem Wohneigentum unter der in der Anschrift genannten Adresse. **(Soweit bekannt:) Der Abstand zum Flughafen beträgt ca. .... Meter Luftlinie.** Dazu zählt ein Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, Freisitz), der den Jahreszeiten entsprechend bis in die späten Abendstunden genutzt wird. Durch folgende Besonderheiten **bin ich / sind wir** auf Ruhe angewiesen: **(Bitte individuell ergänzen !)** Ein Familienmitglied besucht eine am Ort lärmempfindliche Einrichtung/en (Kindergarten, Schule, Krankenhaus, Seniorenheim - **bitte individuell ergänzen !**)

**Der / Die** Einwender **ist / sind** wie folgt gesundheitlich vorbelastet **(Bitte individuell ergänzen !** Insbesondere Hinweise auf Bluthochdruck/Herz- und Kreislauferkrankungen).

**Meine / Unsere** Kinder brauchen für ihre gesunde Entwicklung Ruhe am Tag und ungestörten Schlaf in der Nacht. **Ich / Wir** befürchte/n eine Zunahme an Fluglärm und damit dauerhafte Entwicklungsschäden unserer Kinder.

Aufgrund der Erhöhung des Fluglärms durch die beantragte Verlängerung der Start- und Landebahn um die Sicherheitsstreifen an beiden Bahnenden (Einsatz größerer Flugzeugtypen mit niedrigerer Flughöhe bei Start und Landung) wird der **Wert meines / unseres Hauses und meines / unseres Grundstücks erheblich gemindert.** Die Außenbereichsnutzung wird erheblich eingeschränkt bzw. unmöglich. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung **meines / unseres** Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG. Somit drohen uns bei Genehmigung des AFG-Antrags konkrete wirtschaftliche Nachteile. Es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um eine rechtswidrige, weil grundrechtsverletzende „kalte“ Enteignung.

### B. Einwendungen:

#### I. Befangenheit des Luftamts und Verstoß gegen die Grundsätze eines fairen Verfahrens

Zunächst **rüge ich / rügen wir** die **ganz offensichtliche institutionelle Befangenheit des Luftamtes Südbayern zu Gunsten der Antragstellerin AFG**, für die es folgende Beweise gibt:

- Schon seit vielen Jahren erteilt das Luftamt dem ursprünglichen „Landeplatz“ Augsburg-Mühlhausen - ohne Öffentlichkeitsbeteiligung - **immer neue „Ausnahmegenehmigungen“**, die rechtlich nie hätten erteilt werden dürfen. Zweck dieser Ausnahmegenehmigungen ist es nicht, den „Landeplatz“ zur verkehrlichen Daseinsvorsorge zu erhalten. Alleiniges Motiv des Luftamtes ist

vielmehr, die AFG von rechtlich vorgeschriebenen Investitionen (insb. in die Sicherheit - Stichwort: Herstellung der Hindernisfreiheit !) und den damit verbundenen Kosten zu befreien. Aufgabe des Luftamtes ist es aber nicht, der - nach ihrer Rechtsform privatwirtschaftlichen - AFG mit immer neuen „Freibriefen“ beim Sparen zu helfen - zu Lasten der fluglärm betroffenen Bevölkerung, zu Lasten der in ihrer Sicherheit gefährdeten Flug-Passagiere, Besatzungen und Flughafen-Bodenpersonal und zu Lasten einer längst überfälligen Neuausrichtung des Flughafens auf seinen eigentlichen Zweck: den Geschäftsflugverkehr.

- Im vorangegangenen **Planfeststellungsverfahren und im Prozeß vor dem Verwaltungsgericht München** ist das Luftamt nicht als neutrale und unabhängige Behörde, sondern als **vorseilender Erfüllungsgehilfe und einseitiger Parteivertreter der AFG** aufgetreten.
- Obwohl die Betriebserlaubnis für den Flughafen Augsburg wegen der fehlenden Hindernisfreiheit schon seit Jahren nur noch über Ausnahmegenehmigungen des Luftamtes aufrecht erhalten werden kann, stufte das Luftamt den Platz mit Bescheid vom 17.05.2005 von „Kategorie 2 A“ auf „**Kategorie 3 C**“ hoch ! Mit der absurden Begründung: Wegen der nun **befestigten Sicherheitssteifen** sei die Start-Landebahn ja praktisch 1594m lang und damit länger als 1500 m !
- Auch **im jetzigen Verfahren** gibt es deutliche Hinweise, daß es den Vertretern des Luftamtes Südbayern an der für eine objektive Abwägungsentscheidung erforderlichen Distanz und Unparteilichkeit fehlt. Sie lassen es zu, daß sich die AFG aus dem Planfeststellungsbeschuß vom 15.02.2002 **nur die „Rosinen herauspickt“**, vgl. unten ! Als Gipfel der Dreistigkeit ist jetzt offenbar zwischen AFG und Luftamt schon beschlossene Sache, daß die AFG eine weitere Rosine erhält: Obwohl die Auflagen des PFB noch nicht einmal ansatzweise erfüllt wurden, soll der PFB schon um eine weitere Genehmigung für die AFG ergänzt werden.

Mit dieser einseitigen Bevorzugung der Antragstellerin verletzt das Luftamt **meine / unsere** Rechte auf ein „**fares Verfahren**“ und auf „**Waffengleichheit**“, die das Bundesverfassungsgericht aus dem Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 III GG, Art. 3 GG und Art. 6 EMRK abgeleitet hat.

### **Ich fordere / Wir fordern das Luftamt deshalb auf,**

endlich seine gesetzliche Rolle als **unabhängige** und **unparteiliche** Anhörungs- und Abwägungsbehörde wahrzunehmen

sowie **mein / unser** subjektives öffentliches Recht auf **gerechte** Gewichtung und Abwägung **meiner / unserer** Belange<sup>1</sup> zu beachten.

<sup>1</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 50 zu § 74 VwVfG, Rdnr. 52 zu § 74 VwVfG, Rdnr. 5 zu § 74 VwVfG und Rdnr. 79 zu § 74 VwVfG; BVerwGE 48, 66; 56, 123; 87, 332; BVerwG NVwZ 1985, 108

## **II. Einwendungen zur Unzulässigkeit des AFG-Antrags**

### **1. Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002**

Gemäß § 77 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde einen **Planfeststellungsbeschuß aufzuheben**, wenn ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, vom Vorhabensträger **endgültig aufgegeben** wurde.

Das ist hier der Fall: In der „Augsburger Allgemeinen“ wurde schon mehrfach darüber berichtet, daß die AFG und die Stadt Augsburg den „Strukturplan 2000“ und damit den Gegenstand des PFB aufgegeben haben<sup>2</sup>. Vgl. zuletzt den Bericht „Firma Beechcraft ist Hoffnungsträger - Für den Airport wird ein Kurswechsel vorbereitet“ vom Freitag 23. September 2005, in dem es u. a. heißt:

„Der 32 Millionen Euro teure **Ausbau ist vom Tisch**, der Linienverkehr eingestellt, die Zahl der Mitarbeiter drastisch reduziert worden und jetzt macht Flughafen-Geschäftsführer Eberhard Müller den Abflug. Von einst hochfliegenden Plänen für den Airport ist nicht viel übrig geblieben. Wie soll es nach dem (Fast-)Absturz weitergehen? [...]Unter dem Begriff „Strukturplan 2000“ wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt. Ein Teil der Projekte wurde umgesetzt, wie der Bau des neuen Towers. Außerdem wurde das Instrumentenlandeanflugsystem installiert. Gewünscht und gefordert wurde die Verlegung des Terminals. Daraus wurde nichts. 32 Millionen Euro waren zuletzt für den aktuellen Ausbau des Flughafens angesetzt. Als jedoch die Pläne für die mögliche Nutzung des Militärflughafens Lechfeld auf den Tisch kamen (mittlerweile hat sich das Thema erledigt), **wurde der Ausbau in Augsburg verschoben. Jetzt ist er kein Thema mehr.**“

Es handelt sich also um ein „**steckengebliebenes Vorhaben**“ i.S.v. § 77 VwVfG. Auf die Gründe (z.B. das Fehlen von 32 Millionen Euro) kommt es nicht an<sup>3</sup>, maßgeblich ist allein die objektive Betrachtung“, d.h. „ob bei verständiger **Würdigung aller Umstände** des Falles unter Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Planungsträgers noch mit einer Ausführung des Vorhabens entsprechend dem festgestellten Plan gerechnet werden kann oder nicht“<sup>4</sup>. Die bloße Behauptung des Vorhabensträgers, daß das Vorhaben nur zeitweilig nicht weitergeführt oder betrieben werde, genügt jedenfalls dann nicht, wenn - wie hier - den ganzen Umständen nach eine Weiterführung des Vorhabens **auf unabsehbare Zeit** vernünftigerweise ausgeschlossen erscheint<sup>5</sup>. Eine sogen. „**Vorratsplanung**“, bei der das **OB** und das **WANN** noch völlig in den Sternen stehen, ist **unzulässig**<sup>6</sup>.

Der Aufhebung des PFB steht auch nicht entgegen, daß die Vorhabensträgerin AFG bereits **einzelne Vorbereitungs-handlungen aus dem PFB ausgeführt** hat (Anflugbefeuerung für Richtung 07, Sicherheitsstreifen an beiden Enden der Start- und Landebahn)<sup>7</sup>. Bei diesen mehr „symbolischen“ Maßnahmen handelt es sich um abtrennbare und relativ **unwesentliche Teile der Gesamtkonzeption „Strukturplan 2000“**, die an der Nichtrealisierbarkeit der 32 Millionen schweren Hauptbestandteile des PFB (Verlegung aller Hochbauten - mit Ausnahme des Towers - und Strassen = kompletter Neubau eines Flughafens) nichts ändern.

<sup>2</sup> Vgl. z.B. den Zeitungsartikel „**Stadt begräbt den Ausbau des Airports**“ in der **AZ** Nr 165 vom **20.07.2005**

<sup>3</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 3 zu § 77 VwVfG

<sup>4</sup> Kassel UPR 1992, 116; Kopp/Ramsauer, a.a.O., Rdnr. 3 zu § 77 VwVfG

<sup>5</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 3 zu § 77 VwVfG

<sup>6</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 36 zu § 75 VwVfG

<sup>7</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 36 zu § 75 VwVfG

**Dritte**, deren Rechte, insb. deren Eigentum, durch die Planfeststellung bzw. deren Fortbestehen oder durch das Fehlen geeigneter Anordnungen nach § 77 Satz 2 VwVfG zu ihrem Schutz betroffen werden, haben einen ggf. mit der Verpflichtungsklage durchsetzbaren **Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses**<sup>8</sup>.

**Ich beantrage / Wir beantragen daher,**

**den Planfeststellungsbeschuß vom 15.02.2002 unverzüglich aufzuheben  
und den Antrag der AFG auf dessen Ergänzung abzulehnen.**

## **2. Keine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vor dessen vollständiger Erfüllung seitens der AFG**

Der jetzige AFG-Antrag auf Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.02.2002 ist vom Luftamt - ohne weitere Prüfung der Antragsunterlagen - schon deswegen von vorneherein zurückzuweisen, weil die AFG noch nicht einmal die Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses erfüllt hat.

Die Antragstellerin AFG will sich aus dem Planfeststellungsbeschuß vom 15.02.2002, der wegen seiner sogen. Doppelwirkung für die Antragstellerin positive (Genehmigungen) und negative (Auflagen) Elemente enthält, **nur die „Rosinen herauspicken“**: Die für sie nützlichen Regelungen des PFB nahm die AFG sofort in Anspruch (z.B. Baugenehmigung für die Verlängerung der Start- und Landebahn), aber die für sie lästigen werden entweder völlig ignoriert (Hindernisfreiheit, naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen) oder es wird ein Antrag auf Aussetzung gestellt (Lärmschutz).

Diese Rosinenpickerei der AFG ist rechtswidrig: Genehmigungen und Auflagen eines PFB stehen in einem **Gegenseitigkeitsverhältnis** („**synallagmatischen Verknüpfung**“) zueinander: Die AFG hat die von ihr beantragten Genehmigungen nur unter der **Bedingung** erhalten, daß sie **gleichzeitig** die Auflagen des Lärmschutzes und der Sicherheit erfüllt.

Jeder juristische Laie praktiziert diesen Grundsatz mehrmals täglich im praktischen Leben: Kein Käufer, der z.B. einen Autokaufvertrag abschließt, käme auf die Idee dem Verkäufer zu sagen: „So, ich nehme das Auto jetzt mit und fahre schon mal ein paar Jahre damit. Die Zahlung des Kaufpreises „setze ich aus“, bis ich irgendwann das nötige Geld habe.“ Die AFG geht mit unglaublicher Dreistigkeit sogar noch einen Schritt weiter: Obwohl sie den Erstwagen noch nicht bezahlt hat, will sie schon einen Zweitwagen !

Der **Antrag der AFG** und die damit betriebene „**Salamitaktik**“ verstossen vor allem gegen die in **§ 78 I VwVfG**<sup>9</sup> gesetzlich normierte Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung und den sogen. „**Grundsatz der Einheitlichkeit der Planung**“, der im Kommentar von Kopp/Ramsauer<sup>10</sup> folgendermaßen definiert wird:

<sup>8</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 4 zu § 77 VwVfG

<sup>9</sup> **§ 78 I VwVfG**: „**Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist, derart zusammen, daß für diese Vorhaben oder Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, [...] so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.**“

<sup>10</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 23 zu § 74 VwVfG

„Für die Planfeststellung gilt wie für andere hoheitliche Planungen (z.B. Aufstellung eines Bebauungsplans) der „Grundsatz der Konflikt- bzw. Problembewältigung“ sowie als Folgerung daraus der **Grundsatz der Einheitlichkeit der Planung**. Nach diesen Grundsätzen ist die Planfeststellung eine **einheitliche und umfassende planerische Sachentscheidung**, die grundsätzlich **alle** Probleme, die das geplante Vorhaben aufwirft, erfasst, berücksichtigt und löst („bewältigt“). [...] Dazu gehört auch der Widerruf einer Ausnahmegenehmigung, für die nach dem festzustellenden Plan kein Raum mehr ist.“

Einheitlichkeitsgrundsatz, Konzentrationswirkung und Problembewältigungsgebot bezwecken nicht zuletzt auch eine **Rechtsbefriedigungsfunktion**: Der Rechtsschutz der Betroffenen soll nicht durch eine Parzellierung oder spätere Ergänzungen unzumutbar erschwert werden<sup>11</sup>. Der PFB hat daher „aus einem Guß“ zu sein. Dieses Ziel des Gesetzgebers wird durch die scheinbar Salami-Taktik der AFG bis ins Absurde konterkariert. Allein in 2005 wurden von der AFG drei Anträge hinsichtlich, Lärmschutzmaßnahmen, Betriebsgenehmigung und jetzt Startbahnverlängerung gestellt, welche **mich / uns** als Anwohner belasten. Als Bürger/n ist es **mir / uns** nicht zuzumuten, Mühe und Kosten ständig darauf zu verwenden, gegen immer neue Anträge der AFG vorzugehen.

### **Hilfsweise, d.h. für den Fall der Nichtaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses<sup>12</sup>, stelle ich / stellen wir deshalb die Anträge:**

der AFG keinen weiteren zeitlichen Dispens („Aussetzung des Vollzugs“) von ihrer Verpflichtung zur vollständigen Erfüllung aller Nebenbestimmungen des PFB (z.B. Lärmschutz) zu gewähren, sondern deren fristgerechte Erfüllung zu den im PFB bzw. im Urteil des VG München festgesetzten Terminen durchzusetzen. Sonst hat sie den PFB gemäß § 49 II Nr. 2 VwVfG zu widerrufen.

den jetzigen Antrag der AFG auf Ergänzung des PFB abzuweisen oder - hilfsweise - zumindest so lange nicht zu bescheiden, bis die AFG alle Verpflichtungen aus dem PFB vollständig erfüllt hat.

### **3. Unvollständigkeit der Antragsunterlagen**

Laut Planfeststellungsantrag vom 18.05.2005 (Seite 6 Absatz 2) sollen durch die Verlängerung der Startbahn **Außenstarterlaubnisse** entfallen. Im Antrag und den Beilagen sind keinerlei Zahlen aufgeführt über die Anzahl der monatlichen Außenstarterlaubnisse und die Termine, Antragsteller und Gründe hierfür. **Insoweit ist der Antrag unvollständig und zu ergänzen**, damit dieser Tatbestand gewürdigt werden kann. Bisher handelt es sich um eine unbewiesene Behauptung, dass dies ein wesentlicher Grund für eine Änderung sein könnte. Nach Einstellung des Flugbetriebes der Fa. Denim Air haben derartige Erlaubnisse keine Bedeutung mehr. Diese Planrechtfertigung ist somit entfallen.

### **Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

zur sachgerechten Beurteilung des Planergänzungsantrags der Antragstellerin gemäß §§ 73 I 2, 74 III VwVfG eine entsprechende Nachbesserung ihrer Unterlagen aufzugeben.

<sup>11</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 24 zu § 74 VwVfG

<sup>12</sup> Vgl. oben Antrag B. II. 1. !

### **III. Einwendungen zur Unbegründetheit des AFG-Antrags**

#### **1. Keine Kapazitätserhöhung ohne vorherige Erfüllung der gesetzlichen Mindest-Sicherheitsvorschriften (Hindernisfreiheit !)**

##### **a) Fehlende Hindernisfreiheit 150 Meter (225 Meter) beiderseits der Start- und Landebahnmitte:**

Der dem Planfeststellungsantrag vom Februar 1999 zugrunde liegende „**Strukturplan 2000**“ aus dem Jahre 1996 wurde vor allem mit **gesetzlichen Sicherheitsanforderungen** begründet: Weil alle Hochbauten (Terminal, Abfertigungsgebäude, Verwaltungsgebäude, Hallen, Werften, Restaurant) viel zu nahe an der Start- und Landebahn stehen, würden sie neuen europäischen Sicherheitsbestimmungen nicht mehr genügen. Der Abriss aller Hochbauten und ihr Neubau in weiterer Entfernung von der Start und Landebahn sei deshalb unumgänglich, um wieder eine Betriebserlaubnis zu erhalten. Schon jetzt könne der Flugbetrieb nur noch mit Ausnahmegenehmigungen des Luftamtes aufrecht erhalten werden. Und das Luftamt habe bereits angekündigt, die Ausnahmegenehmigungen wegen erheblicher Sicherheitsbedenken für Passagiere, Flug- und Bodenpersonal nicht mehr verlängern zu können.

Der „Strukturplan 2000“ wurde von der Antragstellerin mittlerweile **endgültig aufgegeben**. Die im PFB vom 15.02.2002 genehmigten Maßnahmen werden von der AFG und der Stadt Augsburg nicht weiter betrieben (Vgl. oben B. II. 1. !). Für den Anteil der Stadt Augsburg an der Finanzierung sind keine Haushaltsmittel vorhanden. Durch die Insolvenz der AFBG ist auch die Flughafengesellschaft München nicht mehr beteiligt. Und der Freistaat Bayern verweigert eine Beteiligung wie beim Flughafen Hof.

Die früher zum Hauptgrund für den Flughafenneubau hochstilisierte „Schaffung der seitlichen Hindernisfreiheit“ spielt plötzlich keine Rolle mehr. Offenbar hat das Luftamt der AFG versprochen, noch in alle Ewigkeit Ausnahmegenehmigungen zu erteilen ! Die alten Hochbauten werden noch die nächsten Jahrzehnte „viel zu nahe“ an der Start- und Landebahn stehen. Meines Wissens soll sogar der relativ neue Tower ein Hindernis sein, das vom Luftamt stillschweigend ignoriert wird.

**Trotzdem legt die AFG in ihrer jetzigen Antragsbegründung den längst begrabenen Endausbauzustand nach dem „Strukturplan 2000“ immer noch zugrunde und geht zu Unrecht von der „Hindernisfreiheit“ aus !**

Die Pläne der Antragsunterlagen enthalten keine Hinweise auf die fehlende seitliche Hindernisfreiheit. Sie suggerieren ein bereinigtes Areal in dem der sog. Streifen und die anschließende Übergangsfläche ausreichend Platz hätten. Auch die nach ICAO-Richtlinien notwendigen RESA-Flächen und Stoppstreifen wurden aus „Platzgründen“ nicht umgesetzt, sondern einfach so verändert dass es „passt“.

Zum besseren Verständnis der hier verwendeten Fachbegriffe „ICAO-Richtlinien“, „Streifen“ und „RESA“ eine kurze Darstellung der

## Rechtslage:

An jedem Flughafen gibt es sogen. **Freiflächen**, in denen sich aus Sicherheitsgründen **keine Hindernisse** (z.B. Gebäude, geographische Erhebungen, Hochspannungsleitungen) befinden dürfen. Die Größe dieser Freiflächen richtet sich nach der „Kategorie“, in die der Flughafen von der Luftfahrtbehörde eingestuft wurde. Je höher die Kategorie ist, desto größer - und vor allem lauter ! - sind auch die Flugzeugtypen, die diesen Flughafen benutzen dürfen.

Mit Bescheid vom 17.05.2005 stufte das Luftamt Südbayern den Flughafen Augsburg-Mühlhausen von „Kategorie 2 A“ auf „**Kategorie 3 C**“ hoch. Dieser sogen. Flughafenbezugscode ist in „Anhang 14“ der ICAO-Richtlinien geregelt. Die Code-Zahl „3“ bedeutet, daß die **Start- und Landebahn 1.800 m** lang sein darf. Und der Code-Buchstabe erlaubt die Benutzung dieser Start- und Landebahn durch Flugzeuge mit einer Spannweite bis 36 m und einem **Radabstand bis 9 m** !

Flugplatzbezugscode				
Code-Element 1		Code-Element 2		
Code-Zahl	LFZ-Bezugsstartbahnlänge	Code-Buchstabe	Spannweite der LFZ	Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerks
1	Weniger als 800 m	A	bis ausschließlich 15 m	bis ausschließlich 4,5 m
2	800 m bis ausschließlich 1.200 m	B	15 m bis ausschließlich 24 m	4,5 m bis ausschließlich 6 m
<b>3</b>	<b>1.200 m bis ausschließlich 1.800 m</b>	<b>C</b>	<b>24 m bis ausschließlich 36 m</b>	<b>6 m bis ausschließlich 9 m</b>
4	1.800 m und darüber	D	36 m bis ausschließlich 52 m	9 m bis ausschließlich 14 m
		E	52 m bis ausschließlich 65 m	9m bis ausschließlich 14 m

Tabelle 1: Flugplatzbezugscode nach [ICAO, Anhang 14]

## Rechtlich geregelt sind die Sicherheits- und (Hindernis-)Freiflächen in zwei Normen:

- **Richtlinien der ICAO (International Civil Aviation Organization)**  
ICAO - Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes - Volume I: „Aerodrome Design and Operations“; 3rd Edition, Montreal July 1999, Amendment No.5; 27.11.2003 (Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, Anhang 14)  
  
Die in den ICAO-Richtlinien benutzte Formulierung "Recommendation", zu deutsch "Empfehlung", ist daher irreführend, da die Erlasse des Bundesverkehrsministeriums vom 08.07.1959 und vom 13.08.1979 an die für die Aufsicht der Flughäfen in Deutschland zuständige Länderbehörden eindeutig auf die Verbindlichkeit der **Einhaltung des Annex 14** als **Mindeststandard** hinweisen. Die Betriebsgenehmigung für einen Flughafen beinhaltet daher immer den Bezug auf die verbindliche Einhaltung dieser Vorschriften durch den Flughafenunternehmer. Ins deutsche Recht umgesetzt und konkretisiert wurden diese internationalen Mindeststandards durch die:
- **BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen): „Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ vom 02. November 2001**



## Die deutschen Richtlinien unterscheiden und definieren zunächst verschiedene Sicherheitszonen:

### 1. Allgemeines

**1.1** Die Richtlinien erfassen **Start- und Landebahnen auf Flugplätzen, die für Instrumentenflugbetrieb bestimmt sind**. Diese Flugplätze bedürfen in der Regel eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG. Darüber hinaus werden zum Schutze der Verfahrensräume von Nichtpräzisionsanflugverfahren (NPA) von der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Hindernisinformationsbereiche (HIB) gemäß § 18 b LuftVG festgelegt, wenn sie notwendig sind. Für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen gelten die Regelungen des Anhangs 14, Band 1 zum Abkommen der International Civil Aviation Organisation (ICAO), im folgenden kurz Anhang 14 genannt.

**1.2** Sofern in diesen Richtlinien von **Bauwerken** gesprochen wird, sind **auch sonstige Hindernisse** im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 1 LuftVG gemeint.

### 2. Hindernisbegrenzungsflächen / Freiflächen

#### 2.1 Streifen und End-Sicherheitsflächen

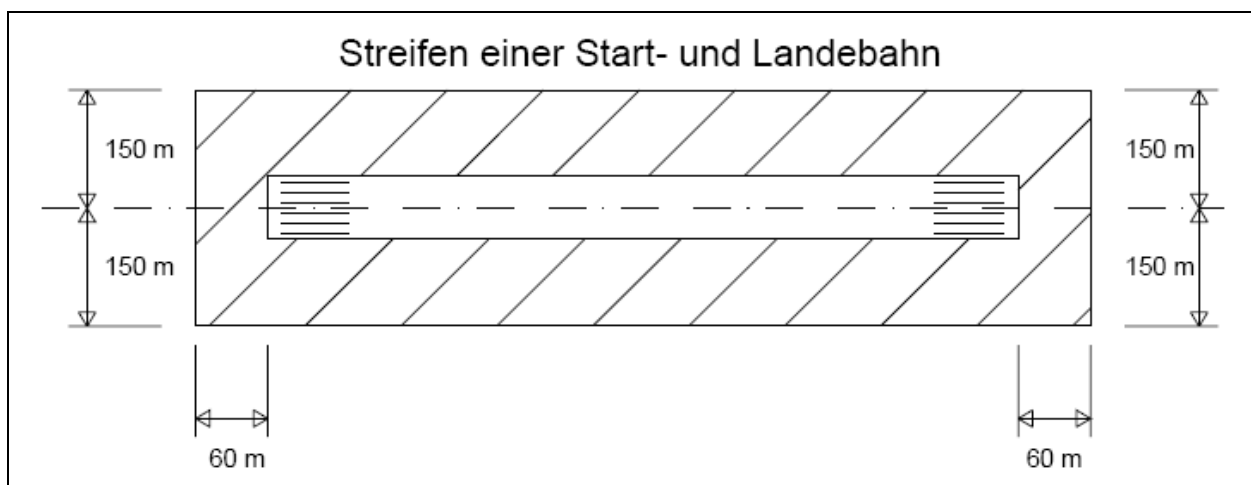
##### 2.1.1 Streifen

Der Streifen umgibt die Start- und Landebahn und die zugeordneten Stoppbahnen gleichmäßig in Form eines Rechtecks mit der **Breite von 300 m** [...]. Er beginnt 60 m vor der Schwelle und endet 60 m hinter dem Ende der Start- und Landebahn (oder Stoppbahn, falls vorhanden).

#### Anmerkung des Einwendungsführers:

Der Streifen ist also eine Fläche, die die Start- und Landebahn und - falls vorhanden - die Stopway umgibt und dafür bestimmt ist, die Gefahr der Beschädigung von Luftfahrzeugen herabzusetzen, die von einer Start- und Landebahn abkommen und Luftfahrzeuge zu schützen, die sie während des Start- und Landevorganges überfliegen.

Für Flugplätze der Code-Zahl 3 hat der Streifen eine **Mindestlänge von 60 m über die Schwelle oder Stopway hinaus**, und eine **Breite über die gesamte Länge von mindestens 150 m beidseits der Mittellinie der Start- und Landebahn bzw. deren Verlängerung**.

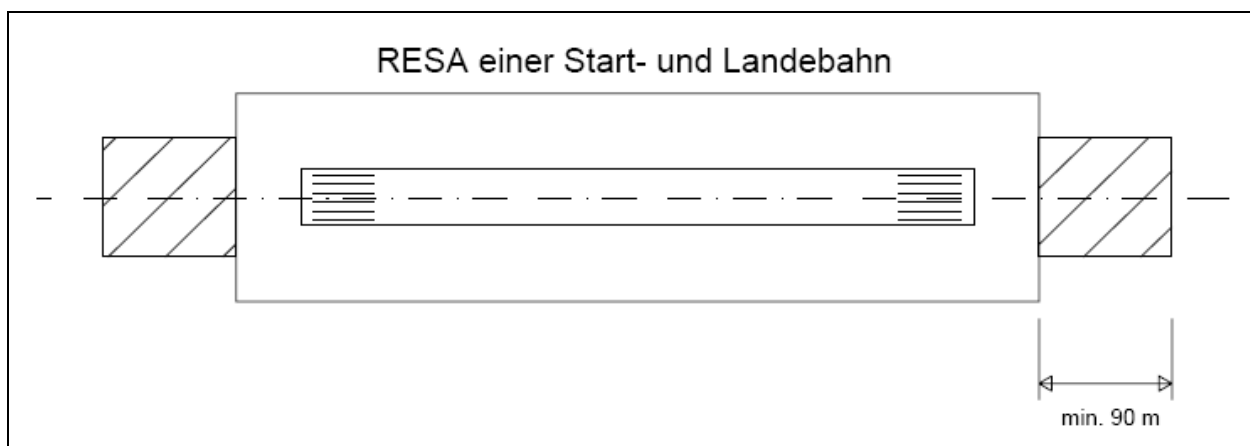


### 2.1.2 Start- und Landebahn End-Sicherheitsfläche = R E S A

Eine **Start- und Landebahn End-Sicherheitsfläche (RESA: Runway End Safety Area)** muss sich an jedem Ende des Streifens der Start- und Landebahn befinden und eine **Länge** von **mindestens 90 m** haben. Anhang 14 empfiehlt **240 m für Code 3** oder 4 bzw. 120 m für Code 1 oder 2) Die **Breite** sollte **der des Streifens, mindestens aber der doppelten Start- und Landebahnbreite** entsprechen. (Anmerkung: Die Start- und Landebahn in Augsburg-Mühlhausen ist 30 m breit. „Mindestens doppelte Breite“ wären also 60 m. Empfohlen wird aber Streifen-Breite: 2 x 150 m = 300 m ! Das 5-fache !)

#### **Anmerkung des Einwendungsführers:**

Die Sicherheitsfläche am Start- und Landebahnende (RESA = Runway End Safety Area) ist also eine Sicherheitsfläche am Ende des Streifens, welche für den Fall vorgesehen ist, dass ein Luftfahrzeug evtl. vor der eigentlichen Landeschwelle aufsetzt bzw. über die verfügbare Landestrecke hinausrollt.



Die Hindernisfreiheit innerhalb der 150 m breiten „Streifen“ beiderseits der Start- und Landebahn-Mittellinie, innerhalb der beiden mindestens 90 x 60 m großen RESA-Sicherheitsstreifen an beiden Enden der Bahn und innerhalb einer „Inneren Randzone“ von 225 m beiderseits der Mittellinie bestimmt sich aus Ziffer 3.1 der Richtlinien:

### 3.1 Streifen, Endsicherheitsflächen (RESA) und Randzone

**Innerhalb der Grenzen des Streifens und der RESA dürfen keine Bauwerke und keine Vertiefungen errichtet oder geduldet werden.** Ausgenommen davon sind nur Anlagen, die für den sicheren und ordnungsgemäßen Flugbetrieb zwingend erforderlich sind und die in ihrer Beschaffenheit den Bedingungen des ICAO Anhangs 14, Bd. 1, Kapitel 3 Abschn. 3.3, 3.3.6 genügen. Innerhalb der Rand-zone sind ggf. die Baubeschränkungen aufgrund von Flugsicherungs- und Befuerungserfordernissen zu beachten, wobei die nach den örtlichen Verhältnissen in Betracht zu ziehenden An- und Abflugverfahren zu berücksichtigen sind. **Bei Präzisionsbahnen sollen jedoch grundsätzlich in dem 450 m vor den Enden der Bahn und bis 225 m seitlich der Bahnachse reichenden inneren Teil der Randzone keine aufragenden Hindernisse errichtet werden.**

In diesen Freiflächen - Streifen, RESA und Innerer Randzone - liegen **alle Hochbauten des Flughafens Augsburg-Mühlhausen:**

Verwaltungsgebäude, Terminal, Flughafenrestaurant, die von der Fa. Beechcraft übernommene Werfthalle von Augsburg Airways und sogar der neue Tower !

Der **ganze** Augsburger Flughafen ist ein einziges, riesiges Sicherheitsrisiko, das nur durch **Entzug der Betriebserlaubnis** behoben werden kann !

**b) Fehlende Hindernisfreiheit im An- und Abflugbereich:**

Die „Hindernisfreiheit“ endet nicht am Maschendraht-Zaun um den Flughafen Augsburg-Mühlhausen, sondern reicht - entlang der Flugschneisen - bis zu einer Entfernung von 15 Kilometern ! Die „Richtlinien über die Hindernisfreiheit“ kennen neben „Streifen“, „RESA“ und „Innerer Randzone“ nämlich noch weitere „Freiflächen“. Dabei unterscheiden die Richtlinien zwischen „Startbahnen“ (Ziffer 2.3) und „Landebahnen“ (Ziffer 2.5):

<p><b>2.3 Startbahnen</b></p> <p><b>mit einer Grundlänge von mehr als 1.200 m (Code-Zahl 3 oder 4)</b></p>	<p><b>2.5 Landebahnen</b></p> <p><b>mit einer Grundlänge von 1.200 m und mehr (Code-Zahl 3 und 4)</b></p>
<p><b>2.3.1 Abflugfläche</b></p> <p>Die Abflugfläche beginnt im Abstand von 60 m hinter dem ausgewiesenen Startbahnende oder am Ende der Freifläche, wenn eine solche vorhanden ist und ihre Länge 60 m überschreitet. Sie hat eine <b>Länge von 15.000 m</b>. Sie steigt mit einer Neigung von 1:50. Die Basislinie liegt auf geodätisch gleicher Höhe wie das Startbahnende bzw. das Ende der Freifläche und verläuft horizontal und rechtwinklig zur verlängerten Startbahnmittellinie. Die <b>Basisbreite</b> der Abflugfläche beträgt <b>180 m</b>. Die Seitenbegrenzungen haben ein Öffnungsverhältnis (Divergenz) zur verlängerten Startbahnmittellinie von 12,5 % und eine <b>Endbreite</b> von <b>1.800 m</b>.</p>	<p><b>2.5.1 Anflugfläche</b></p> <p>Die Anflugfläche hat eine <b>Länge von 15.000 m</b>, beginnt in einer Höhe von 300 m über der Höhe der Basislinie und hat eine Neigung von 1:50. Ihre Seitenbegrenzungen konvergieren mit einem Verhältnis zur Mittellinie von 15 %. Die Basislinie der Anflugfläche liegt auf geodätisch gleicher Höhe wie die Landeschwelle und verläuft horizontal und rechtwinklig zur verlängerten Landebahnmittellinie. Die Anflugfläche endet im Abstand von 60 m vor der Landeschwelle mit einer Basisbreite von 300 m.</p>
<p><b>2.3.2 Seitliche Übergangsfächen</b></p> <p>Die seitlichen Übergangsfächen <b>beginnen in 150 m Entfernung zur Startbahnmittellinie</b>. Sie steigen mit einer Neigung von 1:7 und enden in einem Höhenabstand von 100 m zu ihren Basislinien. Die Basislinien sind die höhengleichen Parallelen zur Startbahnachse, die bis zum Beginn der Abflugfläche reichen. Außerhalb diese Bereichs lehnen sich die seitlichen Übergangsfächen an die höhengleichen Seitenbegrenzungen der Abflugflächen an.</p>	<p><b>2 5.2 Seitliche Übergangsfächen</b></p> <p>Die seitlichen Übergangsfächen <b>schließen an den Seitenbegrenzungen des Streifens</b> bzw. der Anflugflächen <b>an</b>. Sie steigen mit einer Neigung von 1:7 und enden in einem Höhenabstand von 100 m zu ihren Basislinien. Die Basislinien sind die höhengleichen Parallelen zur Landebahnachse, die bis zum Beginn der Anflugflächen reichen. Außerhalb dieses Bereichs lehnen sich die seitlichen Übergangsfächen an die höhengleichen Seitenbegrenzungen der Anflugflächen an.</p>
<p><b>2.3.3 Horizontalfläche</b></p> <p>Die Horizontalfläche ist eine <b>horizontale Ebene in 45 m über der Höhe des Flugplatzbezugspunktes</b>. Sie wird von zwei sich konvex gegenüberliegenden Halbkreisen mit den Halbmessern von <b>3.600 m</b> und deren Verbindungstangenten begrenzt. Die Mittelpunkte der Halbkreise liegen über den Schnittpunkten der verlängerten Startbahnmittellinie mit der Außenbegrenzung des Streifens.</p>	<p><b>2.5.3 Horizontalfläche</b></p> <p>Die Horizontalfläche ist eine <b>horizontale Ebene in 45 m über Höhe des Flugplatzbezugspunktes</b>. Sie wird von zwei sich konvex gegenüberliegenden Halbkreisen mit den Halbmessern von <b>3.600 m</b> und deren Verbindungstangenten begrenzt. Die Mittelpunkte der Halbkreise liegen über den Schnittpunkten der verlängerten Start- und Landebahnmittellinie mit der Außenbegrenzung des Streifens.</p>

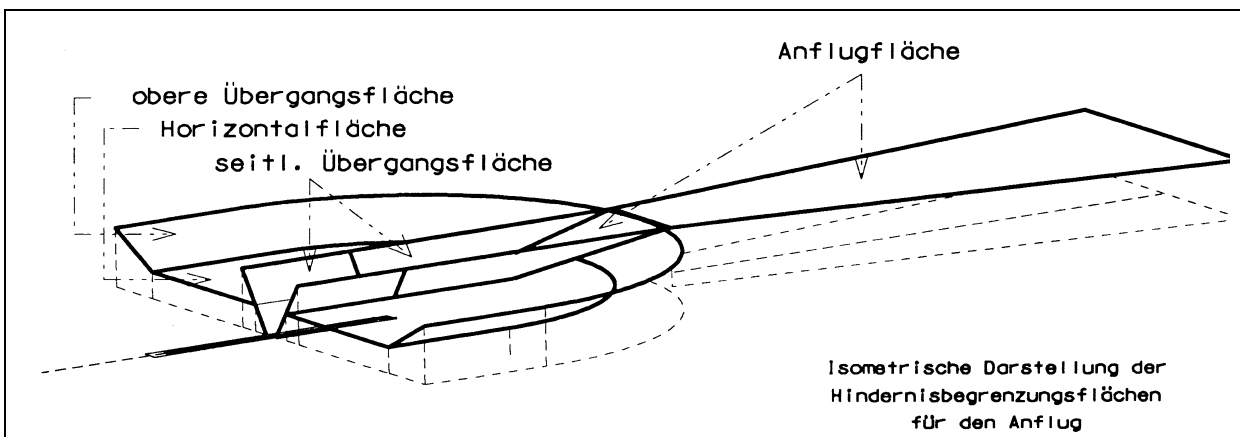
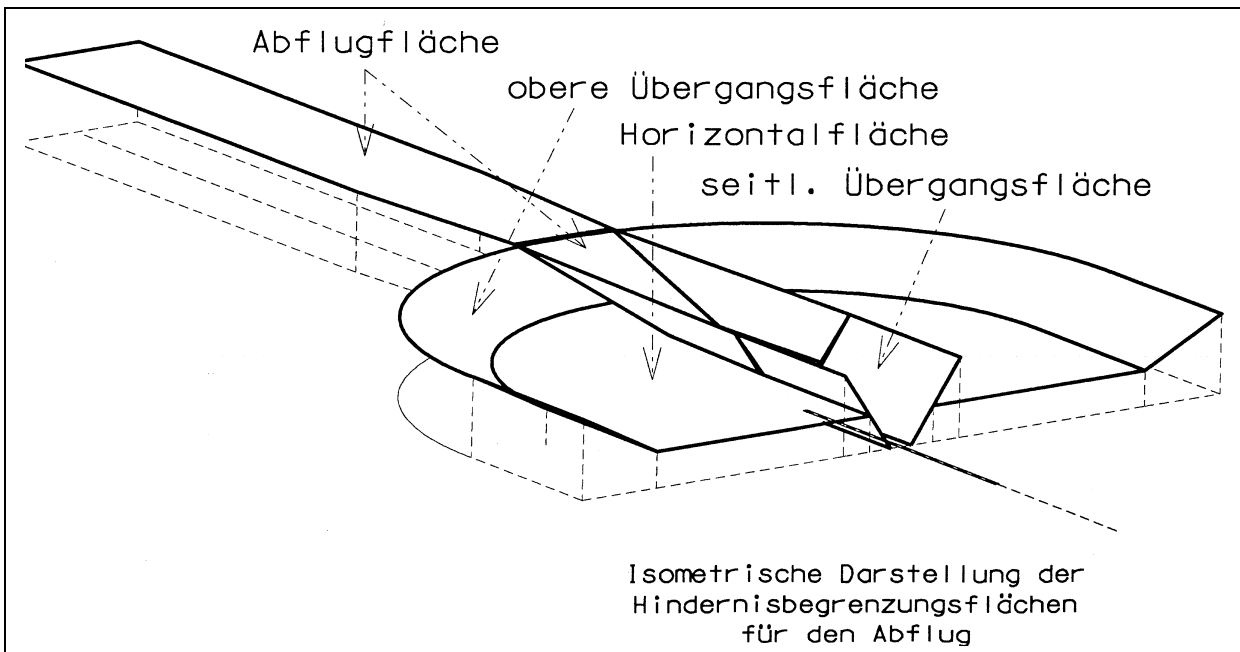
### 2.3.4 Obere Übergangsfläche

Die obere Übergangsfläche schließt mit der Neigung 1:20 an die Horizontalfläche an und steigt bis auf eine Höhe von 100 m über der Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

### 2.5.4 Obere Übergangsfläche

Die obere Übergangsfläche schließt mit der Neigung 1:20 an die Horizontalfläche an und steigt bis auf eine Höhe von 100 m über Höhe des Flugplatzbezugspunktes.

Diese vier weiteren Freiflächen, die sich graphisch wie folgt skizzieren lassen, bilden die „Obstacle Free Zone (OFZ)“ im Start- und Landebereich.



Die Hindernisfreiheit innerhalb An-/Abflugfläche, Seitlicher Übergangsfläche, Horizontalfläche und Oberer Übergangsfläche bestimmt sich aus Ziffer 3.2 der Richtlinien:

### **3.2 An- und Abflugflächen sowie seitliche Übergangsflächen**

**Bauwerke/Objekte sollen die An- und/oder Abflugflächen sowie die seitlichen Übergangsflächen nicht durchstoßen. Existierende Hindernisse, die die genannten Flächen durchstoßen, sind, wenn möglich, zu entfernen.** Ausnahmen bilden Bauwerke/Objekte, die von bestehenden nicht entfernbaren Hindernissen abgeschattet werden. Diese Anforderung ist bei der Genehmigung der Anlage und des Betriebs eines Flugplatzes **auch hinsichtlich vorhandener Bauwerke** zugrunde zu legen, [...].

### **3.3 Horizontalfläche und obere Übergangsfläche**

**In die äußere Hindernisbegrenzungsfläche sollten keine Bauwerke und sonstigen Erhebungen hineinragen,** die nach den örtlichen Verhältnissen die sichere Durchführung des Flugbetriebs gefährden können.

### **3.4 Weitere Anforderungen an die Hindernisfreiheit**

Es sind die jeweils von den Verkehrsträgern festzulegenden Lichtraumprofile sowie die Schutzzonen der Navigationseinrichtungen gem. § 18 a LuftVG zu beachten. Darüber hinaus können auch noch außerhalb des Streifens aufragende Hindernisse die Navigationsanlagen beeinträchtigen. Daher **sollte der Bereich bis ca. 225 m seitlich der Start- und Landebahnmittellinie möglichst von aufragenden Hindernissen frei gehalten werden.**

Auf Seite 1 der „Flugleistungsberechnungen“ von „Jürgen Mihlan - Aviation Consultant“ (April 2005) heißt es:

„Im **Westen** des Flughafens gibt es **in ca. 2 km eine Müllhalde (168 feet über Bahnende)**; im **Osten** befindet sich ein **stark hügeliges Gelände mit sehr hohem Baumbewuchs (mit Höhen von bis zu 325 feet über Bahnende)**. Damit kann erklärt werden, warum viele Flugzeuge (z.B. die Fokker 50) in der erlaubten Startmasse eingeschränkt sind und dies primär durch die **Hindernissituation**. Die Betriebsvorschriften fordern die Einhaltung einer Mindestüberflughöhe von 35 feet über allen Hindernissen unter Berücksichtigung eines Triebwerksausfalls während des Starts.“

Der AFG-Berater meint offenbar den **Gersthofer Müllberg im Westen** und die **Miederinger Höhe im Osten**. Er erwähnt nicht, daß sich im Osten noch eine **Überlandstromleitung** durch die Hindernisfreiflächen zieht. Diese „Hindernissituation“ im An- und Abflugbereich des Flughafens Augsburg-Mühlhausen, die selbst die von ihr bezahlten Auftragsgutachten der Antragstellerin AFG konstatieren müssen, wird auch durch die Einbeziehung der Sicherheitsstreifen (RESA) in die Start- und Landebahn nicht verbessert. Eine dem Gutachten beigefügte Querschnitts-Planzeichnung zeigt, daß Schuttberg, Lechfeld-Mähder, Miederinger Höhe und andere geographische Erhebungen die An- und Abflug-Flächen sowie die Horizontalfläche weiterhin durchbrechen werden.

### c) Keine Ausnahmegenehmigungen von der Sicherheit

Im „Technischen Erläuterungsbericht“ des AFG-Gutachters Mellmann vom Februar 2005 heißt es auf Seite 8:

„Aufgrund der bestehenden Begrenzungen des Flugplatzareals durch die Mühlhauser Strasse im Westen und die Friedberger Ach im Osten **ist es nicht möglich, die RESA im Anschluß an einen - die gesamte Landebahn umgebenden - Streifen anzuordnen.** Unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Anlage des Flugplatzes, die nicht verändert werden soll, **wurde in Abstimmung mit dem BMVBW und dem Luftamt Südbayern festgelegt**, daß die RESA in Abhängigkeit von der Betriebsart (Start / Landung) und der Betriebsrichtung angeordnet werden kann.“

Übersetzt man diese Aussage des AFG-Gutachters in verständliches Deutsch, bedeutet das:

Die Hindernisfreiflächen „Streifen“ und „RESA“ werden am Flughafen Augsburg-Mühlhausen von Hindernissen (alte Hochbauten, Mühlhauser Str., Friedberger Ach) durchbrochen. Um trotzdem noch fliegen zu dürfen und sogar noch eine Verlängerung der unsicheren Start- und Landebahn durchsetzen zu können, mussten wir von der AFG mogeln: Mit allerlei Tricks (Verzicht auf die RESA an einer Bahnseite bei Starts; Schaffung von Platz durch „Schwellenversatz“; „Situierung“ nach den Gegebenheiten) und „... unter besonderer Berücksichtigung der bestehenden Anlage, die nicht verändert werden soll ...“ (= wir sind pleite und haben kein Geld für die notwendige Verlegung der Hochbauten) haben wir **vom Bundesministerium für Verkehr gerade noch eine weitere Ausnahmegenehmigung erschlichen.**

Eine solche, beschönigend als „Abstimmung mit dem BMVBW und dem Luftamt“ bezeichnete Kollaboration entspricht in keinster Weise den gesetzlichen Voraussetzungen an eine Ausnahmegenehmigung, die in **Ziffer 3 und 4 der „BMVBW-Richtlinien** über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb“ vom 02. November 2001 sowie **§ 31 III LuftVG** geregelt sind:

#### **3. Anforderungen an die Hindernisfreiheit**

Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit beziehen sich auf die beabsichtigte Nutzungsart einer Start- bzw. Landebahn, d.h. Start und / oder Landung. Sie sind zweckentsprechend anzuwenden. **Soll in Einzelfällen von diesen Anforderungen an die Hindernisfreiheit abgesehen werden, ist eine Stellungnahme des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen einzuholen.**

#### **4. Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle**

Vor der Entscheidung nach Nr. 3 ist gemäß § 31 (3) LuftVG eine **gutachtliche Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle** einzuholen. Diese entbindet nicht davon, weitere für die Entscheidung wesentliche Gesichtspunkte zu prüfen. Soll aus besonderen Gründen von den Forderungen der Stellungnahme abgewichen werden, ist dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen zu berichten.

#### **§ 31 LuftVG**

- (2) Die Länder führen nachstehende Aufgaben dieses Gesetzes im Auftrage des Bundes aus: [...]
4. die **Genehmigung von Flugplätzen**, [...]
  9. die Zustimmung zur Baugenehmigung oder einer **sonstigen nach allgemeinen Vorschriften erforderlichen Genehmigung** [...]

- (3) Die Entscheidungen in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 4, 6 bis 10 und 12, ausgenommen die Genehmigungen der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnungen, werden auf Grund einer gutachtlichen Stellungnahme der für die Flugsicherung zuständigen Stelle getroffen.

Das BMVBW hat in anderen Verfahren schon mehrfach betont, daß wegen des über-  
ragenden Schutzgutes der Sicherheit **Ausnahmegenehmigungen** und Befreiungen von  
Sicherheitsvorschriften nur in absoluten Ausnahmefällen und nur bei ganz  
unwesentlichen Hindernissen erteilt werden können, wenn „**kompensierende Faktoren**“  
das Durchstoßen der Hindernisbegrenzungsfläche vertretbar erscheinen lassen:

„Der Anhang 14 bzw. die daraus abgeleiteten Richtlinien des Bundesministers für Verkehr beschreiben  
in der Flughafenumgebung einen bestimmten Luftraum, welcher von Hindernissen freizuhalten ist, um  
den Betrieb unterschiedlicher Luftfahrzeuge unter Sicht- wie auch Instrumentenflugregeln bei allen  
heute üblichen Ab- und Anflugverfahren zu ermöglichen, ohne dass menschliche Fehler,  
flugbetriebliche und technische Störungen oder unkalkulierbare meteorologische Ereignisse  
zwangsläufig zu Katastrophen führen.“

Die bestehende „Hindernissituation“ (AFG-Gutachter Jürgen Mihlan) am Flughafen  
Augsburg-Mühlhausen ist schon jetzt eine einzige Katastrophe. Hier steht nicht nur ein  
vereinzelt und „leichtes“ Hindernis (wie z.B. eine Antenne) im Weg, sondern alle  
Hochbauten eines abbruchreifen Flughafens ! Wenn diese Gefahrenlage jetzt noch dadurch  
verschärft wird, daß die Sicherheitsstreifen der Profit-Optimierung privater Fluggesellschaften  
geopfert werden, wird früher oder später ein menschlicher Fehler, eine flugbetriebliche oder  
technische Störung oder ein unkalkulierbares meteorolo-gisches Ereignis zu einer  
Katastrophe führen.

#### **d) Fazit zu Einwendung B. III. 1. :**

**Eine Startbahn, die schon jetzt nicht einmal die gesetzlichen Mindestanforderungen an  
die Hindernisfreiheit erfüllt und auf unabsehbare Zeit nur noch mit Ausnahme-  
genehmigungen betrieben werden kann, darf nicht auch noch verlängert werden - mit  
der im Antrag geschilderten Folge der Erhöhung der Kapazität !**

#### **Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

1. den Antrag wegen wahrheitswidriger Antragsbegründung, falschen  
Antragsunterlagen und fehlender Hindernisfreiheit abzuweisen. Die AFG kann  
nach Herstellung der Hindernisfreiheit einen neuen Antrag stellen.
2. alle bereits gewährten Ausnahmegenehmigungen zu widerrufen und in Zukunft  
keine neuen Ausnahmegenehmigungen zu erteilen.
3. die kostenlose Zusendung von Kopien aller Sondergenehmigungen /  
Befreiungen zu Gunsten der AFG.
4. die kostenlose Zusendung von Kopien aller zu ihrer Beantragung eingeholten  
gutachterlichen Stellungnahmen (Aeronautical Study) des BMVBW bzw. der für  
die Flugsicherung zuständigen Stelle i.S.v. Ziffer 3 Satz 2 und Ziffer 4 Satz 1 der  
„BMVBW-Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit  
Instrumentenflugbetrieb“ vom 02. November 2001 sowie § 31 III LuftVG.

## 2. Fehlender Bedarf

**Ich wende / Wir wenden** weiter ein, daß - entgegen der Antragsbegründung - das Vorhaben nicht gerechtfertigt ist, weil für die beantragte Benutzung der Sicherheitsstreifen und damit eine faktische Verlängerung der Start- und Landebahn kein tatsächlicher Bedarf (mehr) besteht und auf unabsehbare Zeit auch nicht bestehen wird.

Nachdem wegen der geringen Nachfrage Linienflüge am Flugplatz nicht mehr stattfinden und die Charterflüge mit Denim Air nur noch an Samstagen erfolgen, ist es nicht vertretbar, die Start-Landebahn in ihrer vollen Länge zur Benutzung freizugeben. Die jetzt verkehrenden Flugzeuge unterliegen keiner wesentlichen Beschränkung. Auch die Änderungen bez. der JAR.Ops (Leistungsklasse B) erfordern grundsätzlich keine längere Start-Landebahn. Etwaige Beschränkungen aufgrund widriger Wetterverhältnisse sind selbst auch bei großen Flughäfen nie ausgeschlossen. Eine Änderung des PFB ist daher nicht „vernünftigerweise geboten“ und schon gar nicht „erforderlich“ i.S.d. Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes.

**Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

den Antrag wegen fehlendem Bedarf abzuweisen.

## 3. Kein öffentliches Interesse

An der beantragten Benutzung der Sicherheitsstreifen zu Starts und Landungen besteht **kein öffentliches Interesse. Im Gegenteil:** Wegen der fehlenden seitlichen Hindernisfreiheit aufgrund der viel zu nahe an der Start- und Landebahn stehenden Gebäude besteht ein überwiegendes öffentliches Sicherheitsinteresse daran, jede weitere Gefahrerhöhung auszuschließen. Und die **Benutzung der Sicherheitsstreifen würde zweifellos zu einer erheblichen Gefahrerhöhung führen**, weil eine längere Start- und Landebahn den Einsatz größerer Flugzeugtypen, eine höhere Beladung mit mehr Passagieren und Fracht und damit höhere Abfluggewichte erlaubt. Höhere Tonnagen verlängern die Start- und Landestrecken und senken die Manövrierfähigkeit. Die Gefahr, daß der jetzt nur noch mit Ausnahmegenehmigung gerade noch zulässige Abstand zwischen Start- und Landebahn und den Hochbauten zu einem Unglück führt, steigt enorm.

Die Vorteile einer Benutzung der Sicherheitsstreifen - mehr Passagiere pro Flug, mehr Fracht pro Flug, kein Aufwand für die Einholung von Aussenstarterlaubnissen mehr, keine Flugverschiebungen bei ungünstigen Wetterbedingungen, Einsatz größerer (Düsen)Flugzeuge möglich - dienen nur der Profit-Optimierung der (am Augsburger Flughafen nicht mehr vorhandenen) Fluggesellschaften. Der streitgegenständliche Antrag der AFG ist also **nicht gemeinnützig**, sondern **ausschließlich privatnützig**.

Selbst wenn **mittelbar** positive Auswirkungen auf vage Allgemeinwohlinteressen bestehen würden - der Einwendungsführer vermag beim besten Willen keine zu erkennen -, könnten diese am privatnützigen Charakter des Vorhabens nichts ändern<sup>13</sup>.

Rechtlich ist die Unterscheidung zwischen gemeinnützig und privatnützig bedeutsam, weil sie unmittelbare Auswirkung auf die vom Luftamt vorzunehmende Abwägung zwischen den Interessen der Antragstellerin AFG und den Interessen von uns Betroffenen hat. Private

<sup>13</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 34 zu § 74 VwVfG



Profit-Interessen von Fluggesellschaften, ihre Flugzeuge bis auf den letzten Notsitz mit Passagieren vollzustopfen und damit möglichst gewinnbringend auszulasten, haben keinen Vorrang vor gegenläufigen privaten Rechtspositionen, sondern sind diesen nachrangig<sup>14</sup>.

#### **Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

der reinen Privatnützigkeit des Antrags durch eine entsprechend niedrige Gewichtung in der Abwägung mit **meinen / unseren** Gesundheits- und Eigentumsinteressen Rechnung zu tragen.

#### **4. Fehlerhafte Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens**

**Ich wende / Wir wenden** weiter die Erforderlichkeit ein, die Daten, welche der Erstellung des Fluglärmgutachtens zugrundeliegen, neu zu erheben und neu zu berechnen. Begründung: Aus den Antragsunterlagen geht hervor, daß **folgende wesentliche Umstände unberücksichtigt blieben:**

##### **a) 7-Häusle**

In den Antragsunterlagen der AFG steht, daß alle Gebäude mit einem Mindestabstand von **2.000 Metern** zum Flugplatz erfasst wurden. Das ist offensichtlich falsch: Die **7-Häusle** wurden in der Vorlage vom 18.05.05 und allen beigefügten Unterlagen ignoriert, obwohl sie nachweislich nur etwa **650 Metern** vom westlichen Rand des Flughafens entfernt sind.

##### **b) Westliche Startschwelle rückt näher an Anwohner heran**

In ihrem Antrag erklärt die AFG, dass durch die **Verlagerung des Startpunktes näher an die Flugplatzgrenze** hin, keine nennenswerte Erhöhung des Lärmpegels zu Wohnbebauung auftritt, das ist falsch ! Siehe auch Bericht der Fa. ACCON ACB-0205-3397/03 !

Nicht wie angegeben die Entfernung nach Miedering (2.000 m) ist maßgebend, sondern die Entfernung zu der westlichen Wohnbebauung „7- Häusle“. Diese **verringert sich um 142 m auf nunmehr nur 750m !!** D.h. der Pegel wird dadurch sehr deutlich lauter!

Der frühere Startpunkt des Flugzeugs bewirkt keine relevante Lärmreduzierung beim Überflug z. B. über die 7-Häusle, wohl aber eine Lärmzunahme durch größere und lautere Flugzeuge die dann wegen der längeren Bahn fliegen können. Dies verstärkt sich noch dadurch, dass dann voll beladene Flugzeuge mit max. Triebwerksleistung und entsprechendem Lärm starten werden.

---

<sup>14</sup> Kopp/Ramsauer: Kommentar zum VwVfG, C.H. Beck-Vlg. München, 7. Aufl. 2000, Rdnr. 34 und 75 zu § 74 VwVfG

### c) Verstärkter Einsatz von Düsenflugzeugen

Die Verlängerung der Startbahn begünstigt den Einsatz von **Strahlflugzeugen**. Hierdurch wird mehr und unangenehmerer Lärm als von Turbopropmaschinen erzeugt. Die Gutachten schweigen sich auch zu dieser Problematik aus.

Obwohl die Betriebserlaubnis für den Flughafen Augsburg wegen der fehlenden Hindernisfreiheit schon seit Jahren nur noch über Ausnahmegenehmigungen des Luftamts aufrecht erhalten werden kann, stufte das Luftamt den Platz mit Bescheid vom 17.05.2005 von „Kategorie 2 A“ auf „**Kategorie 3 C**“ hoch ! Mit der absurden Begründung: Wegen der nun **befestigten Sicherheitsstreifen** sei die Start-Landebahn ja praktisch 1594m lang und damit länger als 1500 m !! Wiederum ist in der luftrechtlichen Genehmigung die Herstellung der Hindernisfreiheit gefordert, aber nicht zwingend! Das heißt, wegen der Aufwertung des Platzes in „Kategorie 3 C“ ist das Befliegen mit **größeren Flugzeugen** jetzt ohne weiteres durch erneute Ausnahmegenehmigungen möglich und wurde auch schon praktiziert !

Mit dem jetzigen Antrag verfolgt die AFG das Ziel, diese lästigen Einzelgenehmigungen in Zukunft nicht mehr einholen zu müssen. Auch größere Flugzeuge und Düsenflugzeuge können dann unbegrenzt starten und landen. Der Lärm nimmt nicht ab, sondern erheblich zu.

Wegen fehlender Berücksichtigung der oben aufgezählten wesentlichen Umstände a) - c) ist die erhobene Datengrundlage damit untauglich. Die Lärmprognose ist folglich falsch. Mangels verfahrenstauglicher Antragsunterlagen ist der Antrag unzulässig.

### Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,

den Antrag der AFG wegen untauglicher Datengrundlage abzuweisen.

hilfsweise: zur sachgerechten Beurteilung des Planergänzungsantrags der Antragstellerin gemäß §§ 73 I 2, 74 III VwVfG eine entsprechende Nachbesserung ihrer Unterlagen aufzugeben. Bitte senden Sie **mir / uns** Kopien davon unverzüglich nach Fertigstellung kostenfrei zu !

### 5. Fehlende Sicherheitsstreifen

In ihrem Planfeststellungsantrag aus dem Jahre 1999, in den Gerichtsverfahren um die „Affinger Vereinbarung“ vor dem LG Augsburg und OLG München in den Jahren 2000 / 2001 und im Verwaltungsgerichtsverfahren vor dem VGH München im Jahre 2002 / 2003 hat die AFG die von ihr beantragte Verlängerung der Start- und Landebahn um 314 Meter „**Sicherheitsstreifen**“ **ausschließlich mit Sicherheits Gesichtspunkten begründet** und immer wieder hoch und heilig **versichert, diese niemals als Teil der regulären Start- und Landebahn nutzen zu wollen**. Die 172 Meter im Osten und 142 Meter im Westen wurden daraufhin ausdrücklich als „Sicherheitsstreifen“ genehmigt, die laut Gerichtsurteil nur dann für Starts und Landungen benutzt werden dürfen, wenn ein erneutes Planfeststellungsverfahren positiv abgeschlossen oder in besonderen Fällen eine Ausnahmegenehmigung durch das Luftamt Südbayern erteilt wurde. Entsprechend wurde im Planfeststellungsbeschluss auch auf die sogen. **Taxiways** verzichtet, die bei einer Start- und Landebahn-Verlängerung zu Nicht-Sicherheitszwecken zu beantragen gewesen wären.

Jetzt - nicht einmal zwei Jahre später - räumt die AFG mit ihrem Antrag konkludent ein, daß ihre Verantwortlichen damals in Täuschungsabsicht bewusst die Unwahrheit behauptet haben: Die Planungsrechtfertigung mit der Sicherheit war eine vorgeschobene Scheinbegründung. Eine spätere Nutzung als Teil der regulären Piste war von vorneherein geplant. Wie sonst lässt sich erklären, daß die AFG jetzt **trotz längerer Piste und größerer Flugzeuge gänzlich ohne Sicherheitsstreifen** auskommen will ?

**Im Endeffekt gibt es bei Genehmigung des jetzigen Antrages keine reinen Sicherheitsstreifen mehr !**

Die nächste Runde in der Salami-Taktik der AFG, die nächste Ergänzung des PFB und die nächste Verlängerung der Start- und Landebahn um angebliche „Sicherheitsstreifen“ sind bei Genehmigung des jetzigen AFG-Antrags vorprogrammiert ! Werden die jetzigen „Sicherheitsstreifen“ zu Teilen der regulären Start- und Landebahn umfunktioniert, schreitet die AFG morgen schon wieder nach „Sicherheitsstreifen“. Dieses Spiel geht dann so lange, bis die AFG eine Ryan-Air- und Boeing-taugliche Pistenlänge von mehr als 2.000 Meter zusammengelogen hat, die IHK und Teile der Politik schon jetzt fordern (Vgl. Zitate in Anlage !).

Der jetzige Antrag der AFG widerspricht grob allen ihren früheren Zusicherungen und verstößt daher eklatant gegen das aus **Treu und Glauben § 242 BGB** abgeleitete **Verbot widersprüchlichen Verhaltens („venire contra factum proprium“)**. Der Antrag ist rechtsmissbräuchlich und unzulässig, weil die AFG mit ihren früheren Zusicherungen bei uns Betroffenen einen **schutzwürdigen Vertrauenstatbestand** geschaffen hat, auf den wir uns einrichten und verlassen durften<sup>15</sup>.

**Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

den Antrag der AFG wegen Rechtsmissbräuchlichkeit und aus Sicherheitsgründen abzuweisen.

## **6. Gefährdung unbeteiligter Verkehrsteilnehmer und Passanten**

Wenn größere Flugzeuge vom äußersten westlichen Bahnende mit voller Leistung starten, so besteht die Gefahr, dass auf dem in ca. 130 m entfernten Fuß- und Radweg Menschen durch die Abgasstrahlen gefährdet werden. Ähnliches gilt für landende Maschinen (z.B. Avro-Liner), die eine starke Wirbelschleppe hinter sich herziehen und im Extremfall in nur 15 m Höhe (oder besser: Tiefe) über der Staatsstraße anfliegen.

Nicht umsonst sieht schon der Planfeststellungsbeschuß vom 15.02.2002, der jetzt um eine weitere Verlängerung der Start- und Landebahn „ergänzt“ werden soll, eine Verlegung der Strassen und Fuß-/Radwege vor. Aber dazu wird es wegen chronischer Pleite der AFG und leerer Kassen der Stadt Augsburg nie mehr kommen.

---

<sup>15</sup> Palandt, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, C.H. Beck Vlg. München, 63. Auflage 2004, Rdnr. 55 ff. zu § 242 BGB

Mit der Einbeziehung der westlichen Sicherheitsstreifen würde die Start- und Landebahn bis unmittelbar an die Mühlhauser Strasse bzw. den ihr östlich vorgelagerten Fuß- und Radweg anstoßen. Diese Planung **verstößt gegen zwei Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** und ist deshalb nicht genehmigungsfähig:

**„Richtlinien für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ (Stand: 2. November 2001)**

**4.1.5 Abstände zu Verkehrswegen**

Von Straßen sowie Wasserstraßen, Eisenbahnen, stromführenden Leitungen und sonstigen Leitungen / Seilbahnen sind entsprechende Lichtraumprofile frei zu halten, die ausreichende Überflughöhen gewährleisten.

**„Richtlinien über die Abstände zwischen Straßen und Flugplätzen“ (Schreiben BMV StB 27/38.45.90/27001 Va 82 vom 19. Januar 1982)**

**1.1.1 Flugplätze**

Zu unterscheiden sind gemäß § 6 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit §§ 38 bis 60 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO).

1. Flughäfen; sie haben einen Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG, sind zumeist mit einem Instrumentenlandesystem ausgerüstet und dienen vornehmlich dem Verkehr mit großem Fluggerät;
2. Landeplätze; für sie kann bei Erfordernis ein beschränkter Bauschutzbereich gemäß § 17 LuftVG festgelegt werden; in der Regel verfügen sie nicht über ein Instrumentenlandesystem; sie dienen dem Verkehr mit kleinerem Luftfahrtgerät und sind im wesentlichen eingeteilt in

**2.1 Landeplätze für Flugzeuge**

- Klasse 1 (Mindestgrundlänge der Start- und Landebahn 900 m),
- Klasse 2 (Mindestgrundlänge der Start- und Landebahn 600 m),

Diese Einteilung entspricht nicht dem „Flughafenbezugscode“ nach „Anhang 14“ der ICAO-Richtlinien (Vgl. Tabelle oben auf Seite 8 !), wo der Flughafen Augsburg-Mühlhausen die Klassifizierung „3 C“ hat. Die Einteilung nach Punkt 1.1.1 der „Richtlinien über die Abstände

zwischen Straßen und Flugplätzen“ gilt nur im Rahmen dieser Richtlinien: Hier gilt Augsburg-Mühlhausen als „Landeplatz Klasse 1“.

### 3. Sicherheit des Straßenverkehrs im Bereich von Flugplätzen

Die Sicherheit des Straßenverkehrs im Bereich von Flugplätzen wird, abgesehen von der Straße und dem Straßenverkehr selbst, von den Geräuschen, die startende und landende Flugzeuge verursachen, und dadurch, daß Flugzeuge unerwartet in geringer Höhe ins Sichtfeld des Kraftfahrers geraten und diesen erschrecken oder zumindest ablenken können, beeinflusst. Zur Vermeidung eines unvermeidbar hohen Verkehrssicherheitsrisikos auf der Straße müssen daher über die Sicherung der Luftfahrt hinausgehende besondere Mindestabstände zwischen dem Lichtraumprofil der Straße und startenden oder landenden Flugzeugen, - Überflughöhen -, eingehalten werden. Maßgebend für die Festlegung der Überflughöhen sind landende Flugzeuge.

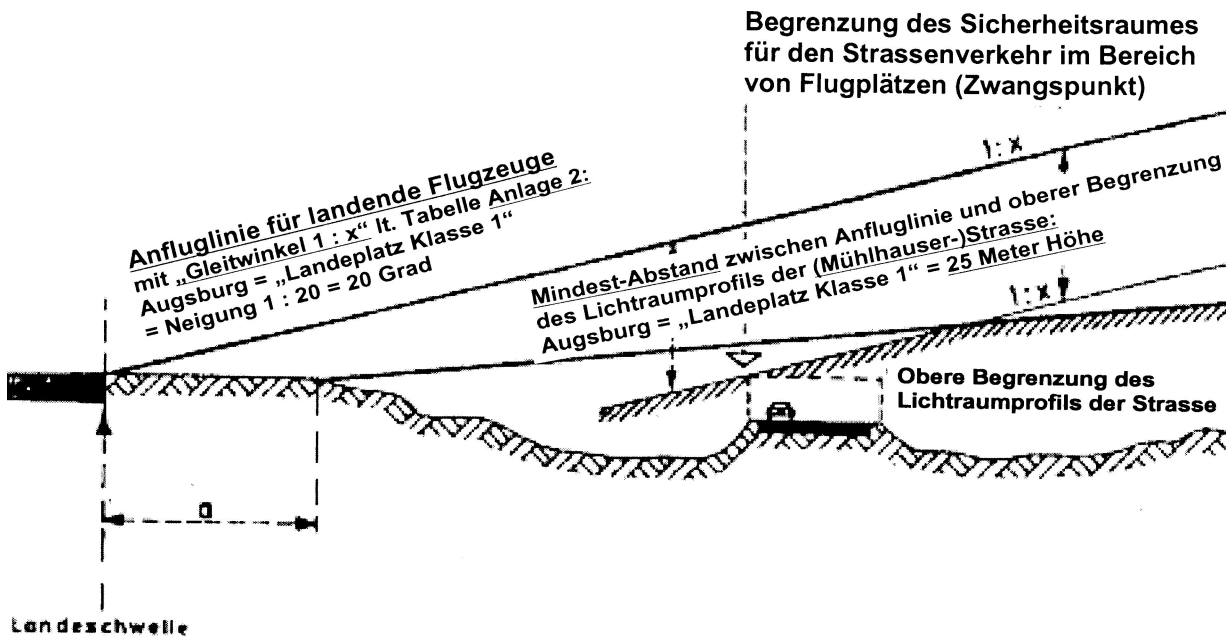
Die Begrenzungslinien der Sicherheitsräume (Anlage 2 u. 3) richten sich deshalb jeweils nach der Lage der Landeschwelle auf der Start- und Landebahn. (Anmerkung: Die Landeschwelle kann gegenüber dem Bahnende versetzt angeordnet sein.)

Werden Flugplätze gebaut, ausgebaut oder geändert, ist es Aufgabe der Luftfahrtbehörde, ausreichende Überflughöhen über Straßen und die Freihaltung der Hindernisbegrenzungsflächen sicherzustellen.

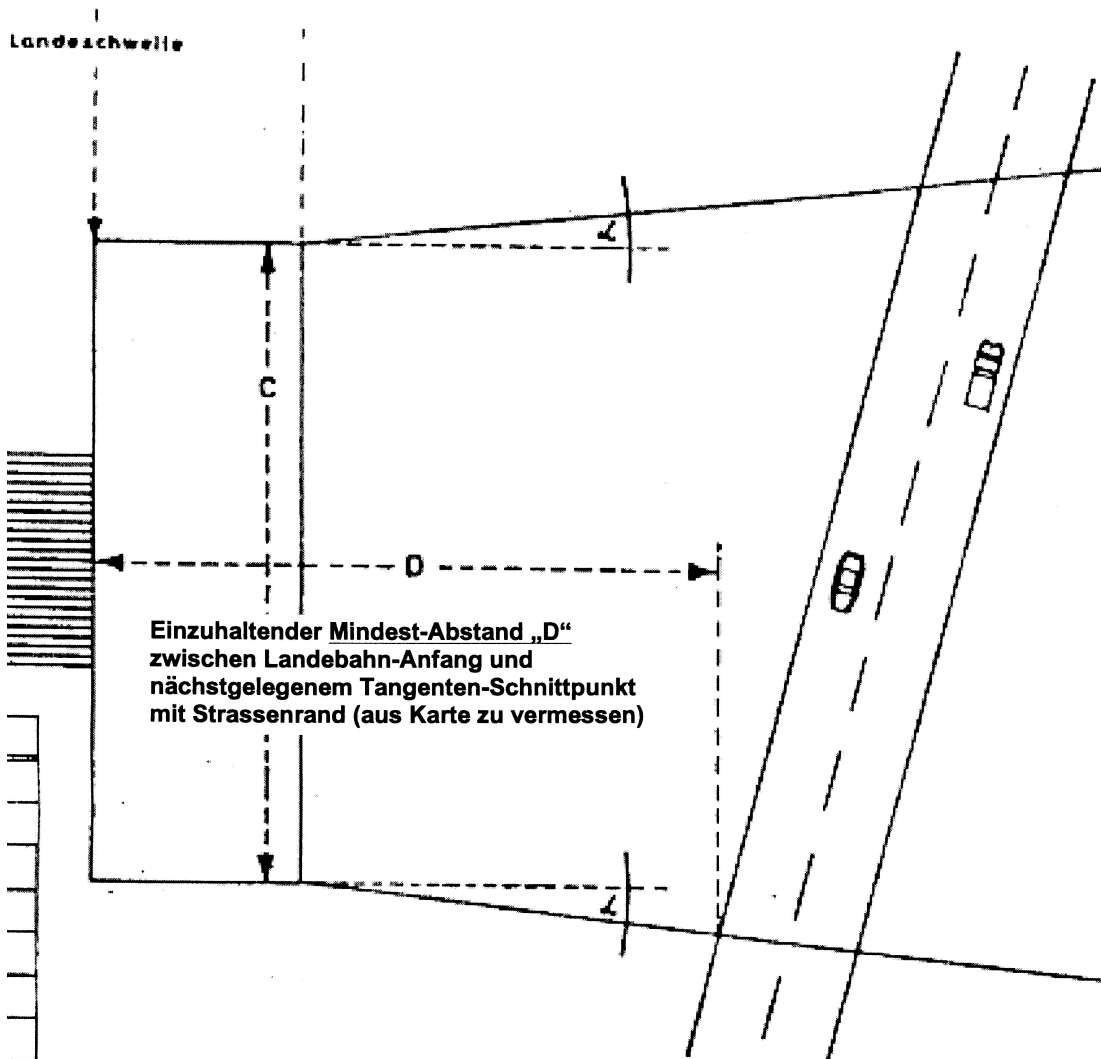
#### 3.1 Zivile Flugplätze

Ein landendes Flugzeug muß bei einem Gleitwinkel entsprechend der Neigung  $1 : x$  gem. Anlage 2 mind. einen Abstand zur oberen Begrenzung des Lichtraumprofils der Straße von 25 m bei Flughäfen und Landeplätzen der Klasse 1 und von 15 m bei den übrigen Landeplätzen und Segelfluggeländen haben. Für den Abstand wird eine Neigung der Anfluglinie des landenden Flugzeuges zugrundegelegt, die je nach Art des Flugplatzes unterschiedlich verläuft. Näheres ergibt sich aus der Darstellung und der Tabelle der Anlage 2. Aus dieser ist auch

**Anlage 2:**



stellung und der Tabelle der Anlage 2. Aus dieser ist auch zu ermitteln, welcher Mindestabstand von der Straße zur Landeschwelle einzuhalten ist. Für die Berechnung des Abstandes



### Ermittlung der Abstände zwischen Strassen und Flugplätzen

Art des Flugplatzes	a (m)	1 : x 1)	1 : y 2)
Flughäfen	60	1 : 20	1 : 50
Landepplatz Klasse 1	60	1 : 10	1 : 40
Landepplatz Klasse 2	60	1 : 10	1 : 25
Landepplatz Klasse 3	30	1 : 10	1 : 20

- 1) Berücksichtigung nur des Lichtraumprofils
  - 2) Berücksichtigung auch von Einrichtungen, die das Lichtraumprofil überragen
  - 3) Bei Flugzeugschleppbetrieb wie Landepplatz Klasse 3
- a = Abstand zwischen Schwelle und Fußpunkt der An- und Abflugfläche  
b = Breite der Start- und Landebahn  
D = Abstand zwischen Strasse und Landeschwelle

**Ich beantrage / Wir beantragen deshalb,**

den Antrag der AFG aus Sicherheitsgründen abzuweisen.

## 7. Raumordnung und Landesplanung

Der Antrag widerspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie den Geboten der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit Art. 7 I 1 BayHO, Art. 61 II 1 BayGO. In der Raumplanung ist es nicht zielführend, den Flughafen Augsburg als Konkurrenz zum Flughafen München zu stärken, da hiermit die Wirtschaftlichkeit beider Flughäfen beeinträchtigt wird. Beide sind mit Steuermitteln errichtet worden. Das Vermögen des bayerischen Staates und der Stadt Augsburg wird beeinträchtigt, wenn hier kapazitätserweiternde Maßnahmen durchgeführt werden, welche Folgekosten verursachen. Allein die Stadt Augsburg wurde durch den Versuch, Linienflugverbindungen für Augsburg zu erhalten, um etwa 22 Millionen Euro ärmer. Weitere Versuche in diese Richtung sind mir als Steuerzahler nicht zumutbar.

Vgl. den Bericht des **Bayerischen Rundfunks** unter <http://www.br-online.de/bayern-heute/thema/regionalflughafen/index.xml>

#### **„Bayerische Mini-Airports kämpfen ums Überleben**

Der Freistaat hat mit München und Nürnberg zwei große internationale Flughäfen. Frankfurt, Stuttgart, Leipzig und Salzburg liegen zudem in der Nachbarschaft. Wer also aus dem Freistaat in die große weite Welt abheben will, findet genug Möglichkeiten - könnte man meinen. Weit gefehlt, die zwei großen Airports haben in Bayern noch zwei kleine Brüder: in Hof und in **Augsburg**. Und noch ein weiterer Standort steht zur Debatte: Nach dem Aus von Lagerlechfeld machen sich die Allgäuer mit ihrem Militärflugplatz Memmingerberg Hoffnung auf einen regionalen Schwaben-Airport.

Der Haken an den Regionalflughäfen: Die bestehenden **schreiben rote Zahlen und müssen durch die öffentliche Hand subventioniert werden. ... Wer allerdings die kommenden finanziellen Lasten angesichts der klammen Haushaltslage schultern soll, ist bislang ungeklärt.**“



Auch die **Lufthansa** wendet sich in ihrem „Politikbrief“ vom Januar 2005 ([http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/01\\_2005/LH\\_Politikbrief\\_01\\_2005.pdf](http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/01_2005/LH_Politikbrief_01_2005.pdf)) unter dem Titel „Subventionen von Kleinstflughäfen - Unverantwortliche Verschwendung gesamtwirtschaftlicher Ressourcen“ scharf gegen eine **landesplanerisch völlig verfehlte Wettbewerbsverzerrung auf Kosten der kommunalen Steuerzahler**:

„Die Beispiele zeigen, in welche Abhängigkeit sich viele Kleinflughäfen begeben. **Steuergelder werden für nicht benötigte Infrastruktur eingesetzt, statt sie zu bündeln und so leistungsfähige Standorte zu entwickeln.** Ähnliches gilt in Süddeutschland. In Schwaben ringen gleich drei Flughafenprojekte um öffentliche Mittel: **Augsburg**, Lagerlechfeld und Memmingen. Während der Flughafen Augsburg bereits rund 30 Mio. Euro für den Terminal- Neubau und Vorfelderweiterungen verplant hat, spekuliert der frisch zugelassene „Airpark Allgäu“ in Memmingen auf mindestens 17,5 Mio. Euro steuerfinanzierter Unterstützung. [...] Gezielten Mitteleinsatz fordert die Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ in ihrem **„Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur“**. Schon heute decken zwei Drehkreuze und sechs weitere große Flughäfen über 90 Prozent des Passagieraufkommens ab – Tendenz steigend. Hier eingesetzte Mittel tragen zur effizienten Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandorts bei. An den übrigen Standorten **über Subventionen künstlich Nachfrage zu generieren**, stellt eine Verschwendung gesamtwirtschaftlicher Ressourcen dar.

**Regionale Miniflughäfen sind teure Prestigeobjekte. Die Nachteile strukturschwacher Regionen durch zusätzliche Flughafenkapazitäten auszugleichen, stellt eine unverantwortliche Verschwendung gesamtwirtschaftlicher Ressourcen dar. Die Ausbauvorhaben ... im bayerischen Teil von Schwaben gefährden mit subventionierten Preisen die Existenz wirtschaftlich gesunder Flughäfen und Airlines. Öffentliche Gelder werden für Prestigeobjekte verschwendet. Infrastrukturausbau, der an echter Nachfrage vorbeigeht, muss gestoppt werden.“**

**Lufthansa-„Politikbrief“ Mai 2005** - Titel „Kleinstflughäfen: Die Geldverschwendung geht weiter“

„Die Subventionierung von Kleinstflughäfen schlägt immer neue Kapriolen. [...] Verpackt wird das Ganze unter dem **Deckmantel regionaler Strukturförderung**.“

Im **„Politikbrief“ August 2005** fordert die Lufthansa unter dem Titel: „Luftverkehrsstandort: Fünf Anregungen zu seiner Stärkung“

### **„3. Subventionen stoppen**

Subventionen verzerren den Wettbewerb und verhindern Marktberichtigungen. Seit geraumer Zeit werden Kleinstflughäfen und die dort startenden Billigflieger durch massive Subventionen gefördert. Das Nachsehen haben die Airlines und Flughäfen, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten, die zur Tarif- und Sozialpartnerschaft stehen und damit wesentliche Garanten der sozialen Stabilität des Standorts Deutschland sind. Aufgabe der Politik: den Beihilfenwahn stoppen und dadurch Steuergelder retten, die an anderer Stelle viel sinnvoller eingesetzt werden können. **Nicht jede Gemeinde benötigt einen Flughafen.** [...]

### **Flughafenplanung: An Kleinstflughäfen droht Spekulationsblase**

„Wachstumsraten in bislang unbekanntem Höhen, satte Gewinne ohne große Investitionen und der Beginn einer neuen Ära – diese Träume kennzeichneten den Boom der so genannten „New Economy“. Doch je größer die Hoffnungen, desto tiefer kam der Fall – mancher hat ein Vermögen verloren. Eine ähnliche Entwicklung zeichnet sich neuerdings in der Luftverkehrsbranche ab. Allerdings sind es diesmal nicht private Investoren, die ihr Glück in den Prophezeiungen von unbegrenztem Wachstum suchen. Heute sind es **Landräte und Bürgermeister, Wirtschaftsförderungsgesellschaften und lokale Wirtschaftskammern, Städte und Stadtwerke**. Sie pumpen ihnen anvertrautes Steuergeld in eine neuerliche Spekulationsblase. [...]

Legt man die Kosten auf die tatsächlich entstehenden Arbeitsplätze um, **werden die Jobs an den Mini-Airports höher subventioniert als die im Steinkohlebergbau – eine massive Verschwendung von Steuergeldern.** Dass dies auf Dauer nicht gut geht, zeigen die Liquiditätsprobleme der Betreibergesellschaft des Mini-Airports in Lahr und die **Insolvenz der Betreibergesellschaft des Flughafens Augsburg.** Diese Erkenntnis hat in den letzten vier Jahren allerdings **25 Mio. Euro gekostet.** [...] **Eine Startbahn alleine schafft jedoch keine Nachfrage.** Für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands ist die Bündelung von Verkehrsströmen von herausragender Bedeutung. Im föderalen Deutschland wird dies über ein effizientes Zusammenspiel von zentralen Luftverkehrsdrehscheiben und leistungsfähigen Regionalflughäfen erfüllt. **Unkoordinierte Verkehre an neuen Kleinstflughäfen gefährden diese Wettbewerbsposition. Deutschland benötigt keine unnötigen Kleinstflughäfen. Stattdessen muss die bestehende Infrastruktur nachfragegerecht ausgebaut werden.“**

**8. Weiterhin ist einzuwenden, daß .....**

Ich bitte um schriftliche Benachrichtigung über die Würdigung meiner Einwände.

Mit freundlichen Grüßen

.....  
Unterschrift(en)